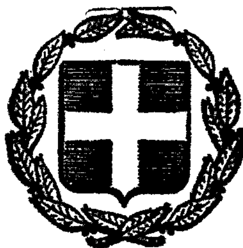


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗ 14 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1981 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 333

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1337

Περὶ ἐγκρίσεως καὶ θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμοῦ περὶ εὐσταθείας φορτηγῶν, ρυμουλκῶν καὶ ἁλιευτικῶν πλοίων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψιν :

α) Τὰ ἄρθρα 32, 36 καὶ 41 τοῦ Ν.Δ. 187/1973 περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου (Φ.Ε.Κ. 261Α'/73).
β) Τὴν ἀπὸ 10.6.1981 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.
γ) Τὴν ὑπ' ἀριθ. 1043/30.7.81 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας.
Προτάσει τοῦ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν :

Ἄρθρον Πρῶτον

Ἐγκρίνομεν καὶ τίθεμεν εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμὸν «περὶ εὐσταθείας φορτηγῶν, ρυμουλκῶν καὶ ἁλιευτικῶν πλοίων».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

«Περὶ εὐσταθείας φορτηγῶν, ρυμουλκῶν καὶ ἁλιευτικῶν πλοίων».

Ἄρθρον 1.

Ὁρισμοί.

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ νοεῖται :

1. Ἐπιβατηγὸν πλοῖον : Πᾶν πλοῖον μεταφέρον πλείονας τῶν δώδεκα (12) ἐπιβατῶν.
2. Φορτηγὸν πλοῖον : Πᾶν μὴ ἐπιβατηγὸν πλοῖον μεταφέρον φορτίον.
3. Ρυμουλκὸν πλοῖον : Πᾶν πλοῖον κατασκευασμένον ἢ διασκευασμένον διὰ ρυμουλκήσεις ἐντὸς λιμένων ἢ ἀνοικτῆς θαλάσσης, ἢ παροχὴν βοηθείας διὰ ρυμουλκήσεως εἰς κινδυνεῦον πλοῖον.
4. Ἁλιευτικὸν πλοῖον : Πᾶν πλοῖον κατασκευασμένον ἢ διασκευασμένον διὰ τὴν ἁλιείαν ἰχθύων, φαλαινῶν, φωκῶν, θαλασσίων ἵππων καὶ ἄλλων ὑπάρξεων τοῦ ζωϊκοῦ βασιλείου.
5. Πλοῖον : Τὸ φορτηγόν, τὸ ρυμουλκὸν καὶ τὸ ἁλιευτικὸν πλοῖον.
6. Μῆκος πλοίου : Εἶναι τὸ μῆκος τὸ μετρούμενον μεταξὺ τῶν καθέτων τῶν λαμβανομένων εἰς τὰ ἄκρα τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς.
7. Νέον πλοῖον : Θεωρεῖται πλοῖον τοῦ ὁποίου ἡ τρόπις ἐτέθη τὴν ἡμέρα τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ μεταγενεστέρως, ὡς καὶ πᾶν πλοῖον τοῦ ὁποίου ἡ μετασκευὴ εἰς φορτηγὸν ἢ ρυμουλκὸν ἢ ἁλιευτικὸν ἤρξατο, ἢ ἡ ἐγγραφὴ εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηολόγια ἐγένετο, κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην.
8. Ὑπάρχον πλοῖον : Πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι νέον πλοῖον.
9. Ε.Ε.Π. : Εἶναι ἡ ἐν Πειραιεῖ ἑδρεύουσα Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων.
10. Φορτηγὸν -Ὀχηματαγωγὸν (Φ/Γ-Ο/Γ) πλοῖον ἀνοικτοῦ τύπου. : Πᾶν πλοῖον κατασκευασμένον ἢ διασκευασμένον, ὡς ἐκ τῆς διατάξεως καὶ τοῦ μεγέθους τῶν χώρων αὐτοῦ διὰ παραλαβὴν καὶ μεταφορὰν ὀχημάτων εἰσερχομένων ἢ ἐξερχομένων διὰ τῶν ἰδίων αὐτῶν μέσων ἢ διὰ ρυμουλκήσεως. Εἰς τὸ πλοῖον τοῦ τύπου αὐτοῦ οἱ χῶροι ὀχημάτων εἶναι ἀνοικτοὶ μὴ περιβαλλόμενοι ὑπὸ κλειστῆς ὑπερκατασκευῆς ὡς αὐτὴ ὁρίζεται ὑπὸ τῆς παρ. 10β' τοῦ Κανονισμοῦ 3 τῆς Δ.Σ. Γραμμῶν Φορτώσεως 1966.
11. Κ.Ο.Χ. : Κόροι ὁλικῆς χωρητικότητος.
12. Ναυπηγός : Ὁ ναυπηγὸς ὁ ἔχων τὸ δικαίωμα ὑποβολῆς εἰς τὴν Ε.Ε.Π. ναυπηγικῶν σχεδίων καὶ μελετῶν.
13. Εὐστάθεια : Ἡ ἐγκαρσία στατικὴ εὐστάθεια τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν.
14. Στοιχεῖα εὐσταθείας : Τὰ παρεχόμενα ὑπὸ μορφὴν ἐγχειριδίου στοιχεῖα εὐσταθείας διὰ τὴν ὑποβοήθησιν τοῦ Πλοιάρχου εἰς τὴν ἀσφαλῆ φόρτωσιν καὶ ἑρματισμὸν τοῦ πλοίου.

15. Ἄφορτον πλοῖον : «Ὡς ἄφορτον πλοῖον» νοεῖται τὸ πλοῖον τὸ εὑρισκόμενον εἰς ἄφορτον κατάστασιν. Δὲν συμπεριλαμβάνονται εἰς τὴν ἄφορτον κατάστασιν τὸ πλήρωμα, τὸ ὠφέλιμον φορτίον, τὰ ἐφόδια καὶ αἱ ἀποσκευαί, τὰ καύσιμα καὶ τὰ λιπαντικά, τὸ πόσιμον καὶ τροφοδοτικὸν ὕδωρ, τὸ ὑγρὸν ἕρμα καὶ τὰ λοιπὰ ἀναλώσιμα ὑλικά.

16. Ἀδελφὰ πλοῖα : Πλοῖα τῶν ὁποίων τὰ κατασκευαστικὰ χαρακτηριστικὰ τὰ ἀφορῶντα τὰς διαστάσεις καὶ διατάξεις δὲν παρουσιάζουν διαφορὰς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

17. Νηογνώμων : Ὁ ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ἐξουσιοδοτημένος Νηογνώμων ἢ ἕτερος Ὀργανισμὸς διὰ τὴν διενέργειαν ἐπιθεωρήσεως τῶν ἑλληνικῶν πλοίων καὶ ἐκδόσεως τῶν οἰκείων Πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας.

Ἄρθρο 2.

Ἐφαρμογαὶ

1. Εἰς τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἐξετάζεται ἡ ἐγκαρσία εὐστάθεια τῶν πλοίων εἰς τὴν ἄθικτον κατάστασιν, καθὼς ἡ ἐπάρκεια καὶ ἀκρίβεια τῶν στοιχείων εὐσταθείας τῶν ἀναγκαιούντων εἰς τὸν Πλοίαρχον ὥστε νὰ δύναται νὰ καθοδηγηθῇ διὰ τρόπου ἁπλοῦ καὶ ταχέως ἐπὶ τῆς εὐσταθείας τοῦ πλοίου ὑπὸ διαφόρους συνθήκας ὑπηρεσίας.

2. Ὁ παρὼν Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαία νέων καὶ ὑπαρχόντων φορτηγῶν, ρυμουλκῶν καὶ ἁλιευτικῶν πλοίων.

3. Πλοῖα ὑπὸ ξένην σημαία χωρητικότητος ἄνω τῶν 500 κοχ. καταπλέοντα εἰς Ἑλληνικοὺς λιμένας δέον νὰ εἶναι ἐφοδιασμένα ὑπὸ τῶν στοιχείων εὐσταθείας τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀναλόγως τῆς κατηγορίας των.

Ἄρθρον 3.

Κατηγορίαι πλοίων.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ τὰ πλοῖα κατατάσσονται εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας :

α) Φορτηγὰ πλοῖα μήκους κάτω τῶν 15 μέτρων.

β) Φορτηγὰ πλοῖα μήκους 15 ἕως καὶ 100 μέτρων καὶ χωρητικότητος μέχρι 500 κοχ.

γ) Φορτηγὰ πλοῖα μήκους 15 ἕως καὶ 100 μέτρων καὶ χωρητικότητος ἄνω τῶν 500 κοχ.

δ) Φορτηγὰ πλοῖα, μήκους 15 ἕως καὶ 100 μέτρων ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος μεταφέροντα ξυλείαν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

ε) Φορτηγὰ πλοῖα ἄνω τῶν 100 μέτρων ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος.

ζ) Ρυμουλκὰ πλοῖα ἀνεξαρτήτως μήκους.

η) Ἁλιευτικὰ πλοῖα.

Ἄρθρον 4.

Πείραμα Εὐσταθείας.

1. Σκοπὸς τοῦ πειράματος εὐσταθείας εἶναι ὁ προσδιορισμὸς τῆς θέσεως τοῦ κέντρου βάρους τοῦ ἀφόρτου πλοίου καὶ βάσει αὐτῶν ἡ διαπίστωσις ὑπάρξεως ἐπαρκοῦς εὐσταθείας εἰς τὰς διαφόρους καταστάσεις φόρτου.

2. Ἡ ἐκτέλεσις τοῦ πειράματος εὐσταθείας ἐπιβάλλεται :

α) Εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας τὸ πλοῖον στερεῖται παντελῶς στοιχείων εὐσταθείας.

β) Εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας τὰ ὑπάρχοντα εἰς τὸ πλοῖον στοιχεῖα εὐσταθείας εἶναι ἐλλειπῆ ἢ ἀνακριβῆ.

γ) Εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας εἰς τὸ πλοῖον ἔχουν ἐπέλθει, λόγω μετασκευῶν, σοβαραὶ μεταβολαὶ εἰς τὴν ἀρχικὴν κατανομὴν τῶν βαρῶν τοῦ ἀφόρτου πλοίου.

δ) Εἰς οἱανδήποτε περίπτωσιν εἶναι ἀναγκαῖον, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ε.Ε.Π., νὰ διαπιστωθοῦν αἱ συνθῆκαι εὐσταθείας τοῦ πλοίου.

3. Ἀπαλλάσσονται τῆς ἐκτελέσεως τοῦ πειράματος εὐσταθείας :

α) Τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα, τὰ εἰδικῶς κατασκευασμένα διὰ τὴν μεταφορὰν ἐντὸς τοῦ κύτους ὑγρῶν ἢ ξηροῦ μεταλλεύματος εἰς χῦμα.

β) Τὰ ὑπάρχοντα φορτηγὰ πλοῖα μέχρι 500 κοχ. ἐφ' ὅσον ταῦτα δὲν μεταφέρουν φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

γ) Τὰ νέα καὶ ὑπάρχοντα πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα ἔχει ἐκτελεσθῆ εἰς προγενέστερον χρόνο πείραμα εὐσταθείας καὶ τοῦ ὁποίου ἡ ἀκρίβεια ἔχει διαπιστωθῆ ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π., χωρὶς νὰ ἔχῃ μεταβληθῆ μεταγενστέρως ἡ ἀρχικὴ κατανομὴ τῶν βαρῶν τοῦ ἀφόρτου πλοίου.

δ) Τὰ νέα καὶ ὑπάρχοντα πλοῖα διὰ τὰ ὁποῖα ἔχει ἐκτελεσθῆ πείραμα εὐσταθείας ἐπὶ ἀδελφῶν πλοίων, τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ὁποίου ἔχουν θεωρηθεῖ ὑπὸ Ε.Ε.Π. ἐπαρκῶς ἀκριβῆ.

ε) Τὰ φορτηγὰ πλοῖα μήκους μέχρι καὶ 15 μέτρων.

στ) Τὰ νέα ἁλιευτικὰ πλοῖα μήκους κάτω τῶν 12 μέτρων ὡς καὶ τὰ ὑπάρχοντα μήκους κάτω τῶν 24 μέτρων.

Ἄρθρον 5.

Ἐκτέλεσις τοῦ πειράματος εὐσταθείας καὶ ὑποβολὴ μελετῶν.

1. Κατὰ τὸν καθορισθησόμενον χρόνον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πειράματος εὐσταθείας τὸ πλοῖον δέον νὰ εἶναι καθ' ὅλα ἕτοιμον συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ τὰς ἐκδιδομένας ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ὁδηγίας.

2. Τὸ πείραμα εὐσταθείας ἐκτελεῖται ὑπὸ ναυπηγοῦ, ὁριζομένου ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου, συμπαρισταμένου ὁπωσδήποτε κατ' αὐτὸ καὶ ἐκπροσώπου τῆς Ε.Ε.Π. Ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς τὸ πείραμα εὐσταθείας δύναται ἐπίσης νὰ ἐκτελῆται ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν ἐξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος.

3. Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πειράματος εὐσταθείας συντάσσεται πρωτόκολλον εἰς τὸ ὁποῖον ἀναγράφονται ἡ κατάστασις φόρτου, οἱ συνθῆκες ἐκτελέσεως καὶ τὰ προκύψαντα ἐκ τοῦ πειράματος ἀποτελέσματα. Τὸ Πρωτόκολλον συντάσσεται καὶ ὑπογράφεται ὑπὸ τοῦ ἐκτελέσαντος τὸ πείραμα ναυπηγοῦ καὶ συνυπογράφεται διὰ τὴν ὀρθότητα τῆς ἐκτελέσεως καὶ διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν στοιχείων ὑπὸ τοῦ παρισταμένου ἐκπροσώπου τῆς Ε.Ε.Π. ἢ τοῦ Νηογνώμονος διὰ τὰ πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα τὸ πείραμα εὐσταθείας ἐγένετο εἰς λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς.

4. Αἱ βάσει τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀπαιτούμεναι μελέται, σχέδια κλπ. πρὸς ἀπόδειξιν τῆς ὑπάρξεως ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας πλοίου, καὶ ἐπαρκῶν καὶ ὀρθῶν περὶ αὐτῆς πληροφοριῶν ἐκπονοῦνται καὶ ὑπογράφονται ὑπὸ Ναυπηγοῦ καὶ ὑποβάλλονται εἰς τὴν Ε.Ε.Π. πρὸς ἔλεγχον καὶ ἔγκρισιν.

5. α) Ἐφ' ὅσον τὸ σύνολον ἢ μέρος τῶν μελετῶν ἢ σχεδίων καὶ στοιχείων εὐσταθείας ἔχει ἐκπονηθῆ εἰς τὸ ἐξωτερικόν, αἱ ἐν λόγω μελέται, σχέδια καὶ στοιχεῖα προσυπογράφονται ὑπὸ ναυπηγοῦ, μετὰ προηγούμενον ἔλεγχον περὶ τῆς ὀρθότητος τούτων καὶ τῆς ἀνταποκρίσεώς των πρὸς τὴν παροῦσαν μορφὴν τοῦ πλοίου καὶ τυχὸν συμπλήρωσιν τούτων καὶ ἐν συνεχεία ὑποβάλλονται εἰς τὴν Ε.Ε.Π.

β) Ἐναλλακτικῶς αἱ ἐν τῇ παρούσῃ παραγράφῳ μελέται καὶ στοιχεῖα εὐσταθείας δύνανται νὰ ὑποβάλωνται εἰς Ε.Ε.Π. ἠλεγμέναι καὶ ἐγκεκριμέναι ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ φέρουν σαφῆ ἔνδειξιν ὅτι ὁ ἔλεγχος καὶ ἡ ἔγκρισις ἐγένετο ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

6. Αἱ ὑποβαλλόμεναι μελέται, δέον ὅπως εἶναι συντεταγμέναι εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἢ τὴν Ἀγγλικήν. Ὁπωσδήποτε ὅμως διὰ τὰ πλοῖα πλόων ἐσωτερικοῦ θὰ πρέπει νὰ ὑφίστανται στοιχεῖα εὐσταθείας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν στὴν διάθεση τοῦ Πλοιάρχου.

7. Αἱ ὑποβαλλόμεναι εἰς Ε.Ε.Π. μελέται εὐσταθείας δέον νὰ συνοδεύωνται ὑπὸ ἁπάντων τῶν στοιχείων τὰ ὁποῖα ἐχρησιμοποιήθησαν διὰ τὴν ἐκπόνησιν τῶν μελετῶν τούτων. Ἀντίγραφα τῶν θεωρημένων μελετῶν μετὰ τῶν ἀπαραιτήτων στοιχείων τηροῦνται εἰς τοὺς φακέλλους τοῦ ἀρχείου πλοίων τῆς Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 6.

Καταστάσεις φόρτου.

1. Ἡ εὐστάθεια τῶν πλοίων θὰ ἐξετάζεται δι' ἑκάστην ἀντιπροσωπευτικὴν κατάστασιν φόρτου, ἐκτιμωμένην βάσει τῆς προβλεπομένης ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

2. Ἡ εὐστάθεια τῶν φορτηγῶν πλοίων θὰ ἐξετάζεται ἀπαραιτήτως δι' ἑκάστην τῶν κατωτέρω καταστάσεων φόρτου :

α) Τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν ἀναχωρήσεως ὑπὸ πλήρη φόρτον κατ' ὄγκον καὶ βάρος. Τὸ φορτίον δέον νὰ εἶναι ὁμοιομόρφως κατανεμημένον εἰς ὅλους τοὺς χώρους φορτίου. Αἱ δεξαμεναὶ καυσίμου καὶ ὕδατος ὡς καὶ αἱ ἀποθῆκαι ἐφοδίων δέον ὅπως εἶναι πλήρεις.

β) Τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν ἀφίξεως, ἤτοι, τὸ φορτίον εἶναι τὸ αὐτὸ ὡς καὶ εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφον 2(α) ἀλλὰ τὰ καύσιμα, τὸ ὕδωρ καὶ τὰ ἐφόδια ἔχουν καταναλωθῆ κατὰ ποσοστὸν 90 %. Εἰδικώτερα διὰ πλοῖα μεταφέροντα ξυλείαν τὸ φορτίον δέον ὅπως αὐξάνεται κατὰ 10 % λόγῳ ἀπορροφήσεως ὑγρασίας.

γ) Τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν ἀναχωρήσεως, ἑρματισμένον, ἄνευ φορτίου, ἀλλὰ μὲ πλήρεις τὰς δεξαμενὰς πετρελαίου, ὕδατος, ὡς καὶ τὰς ἀποθήκας ἐφοδίων.

δ) Τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν ἀφίξεως, ἑρματισμένον, ἄνευ φορτίου ἀλλὰ μὲ ὑπόλοιπον μόνον 10 % τῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενῶν πετρελαίου, ὕδατος καὶ τοῦ φόρτου ἀποθηκῶν ἐφοδίων.

3. Διὰ τὰ ρυμουλκὰ πλοῖα δέον ὅπως προβλέπονται ἀνάλογοι τῶν ἀνωτέρω καταστάσεως φόρτου.

4. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν καταστάσεων φόρτου τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 2 θὰ λαμβάνωνται ἐπίσης ὑπ' ὄψιν τὰ κάτωθι :

α) Διὰ τὰς καταστάσεις πλήρους φόρτου τῶν ἀνωτέρω παραγράφων 2(α) καὶ 2(β) ἐὰν πλοῖον ξηροῦ φορτίου ἔχῃ δεξαμενὰς διὰ ὑγρὸν φορτίον θὰ ἐξετάζωνται δύο περιπτώσεις. Ἡ μία μὲ τὰς δεξαμενὰς πλήρεις καὶ ἡ ἄλλη μὲ τὰς δεξαμενὰς κενάς.

β) Ἐὰν εἰς οἱανδήποτε κατάστασιν φορτώσεως εἶναι ἀναγκαία ἡ χρησιμοποίησις ὑδατίνου ἕρματος διὰ τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τὰ κριτήρια εὐσταθείας δέον νὰ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν καὶ τὸ ὑδάτινον ἕρμα, τοῦ ὁποίου πρέπει νὰ ἀναφέρωνται ἡ ποσότης καὶ ἡ θέσις.

γ) Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις τὸ φορτίον λαμβάνεται ὁμοιογενὲς καὶ ὁμοιομόρφως κατανεμημένον ἐκτὸς ἐὰν ἡ κατάστασις αὕτη δὲν συμφωνεῖ μὲ τὴν πρακτικὴν χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου.

δ) Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις ὅπου μεταφέρεται φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος πρέπει νὰ ἀναφέρεται εἰς τὴν μελέτην εὐσταθείας ἕνα ὁμοιογενὲς βάρος φορτίου καταστρώματος καθὼς καὶ τὸ ὕψος τούτου ὑπερθεν τοῦ καταστρώματος καὶ τῶν στομίων κυτῶν.

ε) Εἰς περίπτωσιν ἐκτελέσεως πλόων εἰς περιοχὰς ποὺ ἀναμένεται ἀνάπτυξις πάγου θὰ πρέπει νὰ ὑπολογίζονται καταστάσεις μὲ στρῶμα πάγου 30 KG/M^2 ἐπὶ ὁριζοντίων ἐξάλων πλοίου καὶ 7,5 KG/M^2 ἐπὶ κατακορύφων ἐκτεθειμένων ἐπιφανειῶν.

5. Ἡ εὐστάθεια τῶν ἁλιευτικῶν πλοίων θὰ ἐξετάζεται ἀπαραιτήτως δι' ἑκάστην τῶν κατωτέρω καταστάσεων φόρτου :

α) Τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν ἀναχωρήσεως διὰ τὴν περιοχὴν ἁλιείας μὲ πλήρη φόρτον πετρελαίου, φεοδίων, πάγου, ἐξαρτημάτων ἁλιείας κλπ.

β) Τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν ἀναχωρήσεως ἀπὸ τὴν περιοχὴν ἁλιείας μὲ πλῆρες φορτίον ἁλιευμάτων.

γ) Τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν ἀφίξεως εἰς τὸν λιμένα ὅπου ἑδρεύει μὲ 10 % τοῦ φόρτου πετρελαίου, ἐφοδίων κλπ. καὶ μὲ πλῆρες φορτίον ἁλιευμάτων.

δ) Τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς κατάστασιν ἀφίξεως εἰς τὸν λιμένα ὅπου ἑδρεύει μὲ 10 % τοῦ φόρτου πετρελαίου, ἐφοδίων κλπ. καὶ μὲ 20 % τοῦ πλήρους φορτίου ἁλιευμάτων.

6. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν καταστάσεων φόρτου τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 5 θὰ λαμβάνωνται ἐπίσης ὑπ' ὄψιν τὰ κάτωθι :

α) Τὸ βάρος τῶν δικτύων μετὰ τοῦ ἀπορροφουμένου ὕδατος καὶ τῶν ἄλλων ἐξαρτημάτων ἁλιείας τὰ ὁποῖα εὑρίσκονται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

β) Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις θὰ ὑποτίθεται ὅτι τὸ φορτίον εἶναι ὁμοιομόρφως κατανεμημένον ἐκτὸς ἐὰν αὐτὸ δὲν συμφωνεῖ μὲ τὴν πρακτικὴν χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου.

γ) Εἰς τὰς καταστάσεις φόρτου τῶν ἀνωτέρω παραγράφων 5 (β) καὶ 5 (γ) πρέπει νὰ συμπεριλαμβάνεται καὶ τὸ φορτίον τὸ ὁποῖον τοποθετεῖται ἄνωθεν τοῦ κυρίου καταστρώματος.

δ) Τὸ μεταφερόμενον ὕδωρ ἕρματος πρέπει νὰ συμπεριλαμβάνεται μόνον ἂν εὑρίσκεται ἐντὸς δεξαμενῶν αἱ ὁποῖαι προορίζονται εἰδικῶς διὰ τὸν σκοπὸν αὐτόν.

7. Ἡ μεγίστη ἐπιτρεπομένη ἀπὸ ἀπόψεως συνθηκῶν εὐσταθείας ἔμφορτος ἴσαλος τῶν πλοίων δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὴν μεγίστην γραμμὴν φορτώσεως σύμφωνα μὲ τὴν ἰσχύουσα νομοθεσία «περὶ γραμμῶν φορτώσεως».

Ἄρθρον 7.

Διαγράμματα εὐσταθείας.

1. Αἱ προϋποθέσεις ἐκπονήσεως τοῦ διαγράμματος βασικῶν καμπυλῶν εὐσταθείας (CROSS CURVES STABILITY) διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῶν γενικῶν κριτηρίων ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας τῶν προβλεπομένων εἰς τὸ ἄρθρον 8 τοῦ παρόντος ἀναφέρονται εἰς τὸ Παράρτημα Α.

2. Ἐκ τοῦ διαγράμματος τῶν βασικῶν καμπυλῶν εὐσταθείας, θὰ ὑπολογίζεται ἡ καμπύλη εὐσταθείας ἤτοι ἡ σχέσις τοῦ μοχλοβραχίονος τῆς ῥοπῆς ἐπαναφορᾶς συναρτήσει τῆς γωνίας ἐγκαρσίας κλίσεως, δι' ἑκάστην κατάστασιν φόρτου, ὡς προβλέπεται εἰς τὸ ἄρθρον 6 τοῦ παρόντος. Ἑκάστη καμπύλη εὐσταθείας θὰ διορθώνεται διὰ τὴν ἐπίδρασιν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν ὑγρῶν συμφώνως πρὸς τὸ Παράρτημα Β.

3. Εἰς ἑκάστην καμπύλην εὐσταθείας θὰ ὁρίζωνται τὰ κάτωθι στοιχεῖα :

α) Τὸ μέγεθος τοῦ μεγίστου μοχλοβραχίονος ῥοπῆς ἐπαναφορᾶς (GZMAX) καθὼς καὶ ἡ τιμὴ τῆς ἀντιστοίχου γωνίας κλίσεως ΘΜ.

β) Ἡ τιμὴ τῆς γωνίας Θν εἰς τὴν ὁποίαν ὁ μοχλοβραχίων τῆς ῥοπῆς ἐπαναφορᾶς μηδενίζεται ($Θν = 0^o$).

γ) Ἡ τιμὴ τοῦ ἀρχικοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους ἐπὶ τῆς καθέτου εἰς τὴν γωνίαν τῶν 57,3 μοιρῶν. Ἡ εὐθεία ἡ συνδέουσα τὸ σημεῖον τοῦτο μὲ τὴν ἀρχὴν τῶν ἀξόνων δέον ὅπως εἶναι ἐφαπτομένη εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς καμπύλης τῶν μοχλοβραχιόνων ἐπαναφορᾶς (GZ).

Ἄρθρον 8.

Γενικὰ κριτήρια ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας.

1. Τὰ γενικὰ κριτήρια ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας τῶν φορτηγῶν πλοίων συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν νέων Φ/Γ-Ο/Γ ἔχουν ὡς κάτωθι :

α) Τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος, δέον νὰ εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,15 μέτρων.

β) Ἡ γωνία ΘΜ τοῦ μεγίστου μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς περὶ τῆς ὁποίας ἡ παράγρ. 3(α) τοῦ ἄρθρου 7, δέον νὰ εἶναι κατὰ προτίμησιν μεγαλυτέρα τῶν 30^o, ἀλλὰ ὁπωσδήποτε ὄχι μικροτέρα τῶν 25^o.

γ) Ὁ μοχλοβραχίων GZ δέον νὰ ἔχη τιμὴν τουλάχιστον 0,20μ. εἰς γωνίαν μεγαλυτέραν ἢ ἴσην τῶν 30 μοιρῶν.

δ) Τὸ ἐμβαδὸν κάτωθι τῆς καμπύλης τοῦ μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς GZ δέον νὰ εἶναι μεγαλύτερον :

(ι) Τῶν 0,055 μέτρων-ἀκτινίων μέχρι τῆς γωνίας $\Theta = 30^o$.

(ιι) Τῶν 0,09 μέτρων-ἀκτινίων μέχρι τῆς γωνίας $\Theta = 40^o$, ἢ τῆς γωνίας κατακλίσεως Θ_F ἐφ' ὅσον αὕτη εἶναι μικροτέρα τῶν 40^o.

ε) Ἐπιπροσθέτως ἡ ἐπιφάνεια κάτωθεν τῆς καμπύλης μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς μεταξὺ τῶν γωνιῶν κλίσεως 30^o καὶ 40^o ἢ μεταξὺ τῶν γωνιῶν 30^o καὶ Θ_F, ἂν ἡ γωνία αὐτὴ εἶναι μικροτέρα τῶν 40^o, δὲν πρέπει νὰ εἶναι μικροτέρα ἀπὸ 0,03 μέτρα-ἀκτίνια.

στ) Εἰδικῶς διὰ τὰ νέα Φ/Γ-Ο/Γ ἀνοικτοῦ τύπου τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν πλόας περιωρισμένης ἐκτάσεως ταῦτα θὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις εὐσταθείας αἱ ὁποῖαι προβλέπονται διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ ὀχηματαγωγὰ ἀνοικτοῦ τύπου τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν πλόας περιωρισμένης ἐκτάσεως.

2. Εἰδικῶς διὰ τὰ ὑπάρχοντα φορτηγὰ ὀχηματαγωγὰ ἀνοικτοῦ τύπου τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν πλόες ἐσωτερικοῦ τὰ κριτήρια ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας ἔχουν ὡς κάτωθι :

α) Τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος δέον νὰ εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,35 μέτρων.

β) Ἡ γωνία Θ_M τοῦ μεγίστου μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς περὶ ἧς ἡ παράγραφος 3(α) τοῦ ἄρθρου 7, δέον νὰ εἶναι κατὰ προτίμησιν μεγαλυτέρα τῶν 20^o, ἀλλὰ ὁπωσδήποτε ὄχι μικροτέρα τῶν 15^o.

γ) Ὁ μοχλοβραχίων ἐπαναφορᾶς (GZ) δέον νὰ ἔχη τιμὴν τουλάχιστον 0,20 μέτρα εἰς γωνίαν μεγαλυτέραν ἢ ἴσην τῶν 30^o.

δ) Τὸ ἐμβαδὸν κάτωθι τῆς καμπύλης τοῦ μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς GZ δέον νὰ εἶναι μεγαλύτερον :

(1) Τῶν 0,15 μέτρων-ἀκτινίων μέχρι τῆς γωνίας $\Theta = 30^o$.

(2) Τῶν 0,20 μέτρων-ἀκτινίων μέχρι τῆς γωνίας $\Theta = 40^o$, ἢ τῆς γωνίας κατακλύσεως Θ_F ἐφ' ὅσον αὕτη εἶναι μικροτέρα τῶν 40^o.

ε) Ἐπιπροσθέτως, ἡ ἐπιφάνεια κάτωθι τῆς καμπύλης τοῦ μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς (GZ) μεταξὺ τῶν γωνιῶν κλίσεως 30^o καὶ 40^o ἢ μεταξὺ τῶν γωνιῶν 30^o καὶ Θ_F ἂν ἡ γωνία αὐτὴ εἶναι μικρότερη τῶν 40^o, δὲν πρέπει νὰ εἶναι μικροτέρα τῶν 0,02 μέτρων-ἀκτινίων.

Τὰ πλοῖα τῆς παρούσης παραγράφου δὲν θὰ ἀποπλέουν ἂν αἱ ἐπικρατοῦσαι ἢ ἀναμενόμεναι νὰ ἐπικρατήσουν καιρικαὶ συνθῆκαι συμφώνως πρὸς τὸ ἐν ἰσχύϊ δελτίον τῆς Ε.Μ.Υ. εἶναι τοιαῦται ὥστε ἡ ἔντασις τοῦ ἀνέμου νὰ εἶναι μεγαλυτέρα τοῦ 6 τῆς κλίμακος BEAUFORT.

στ) Εἰδικῶς διὰ τὰ ὑπάρχοντα Φ/Γ-Ο/Γ ἀνοικτοῦ τύπου τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν πλόας περιωρισμένης ἐκτάσεως ἐφαρμόζεται ἡ παράγραφος 1(στ) τοῦ παρόντος ἄρθρου.

3.α) Τὰ γενικὰ κριτήρια ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας ἁλιευτικῶν πλοίων εἶναι τὰ αὐτὰ ὡς εἰς ἀνωτέρω παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου πλὴν τοῦ ἀρχικοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους τὸ ὁποῖον πρέπει νὰ εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,35 μέτρων. Διὰ ἁλιευτικὰ μήκους ἄνω τῶν 70 μέτρων τοῦτο δύναται μειωθῇ μέχρι 0,15μ.

β) Διὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα μήκους 12 μέχρι 50μ. τὰ ὁποῖα διαθέτουν κλειστὸν κατάστρωμα εἶναι δυνατὸν ἀντὶ τῶν ἀπαιτήσεων τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 1 νὰ χρησιμοποιηθῇ ἡ ἀκόλουθος σχέσις διὰ τὸ ἐλάχιστον ἀπαιτούμενον μετακεντρικὸν ὕψος (GM) δι' ὅλας τὰς καταστάσεις λειτουργίας τοῦ πλοίου.

$$(GM)_{min} = 0{,}53 + 2B[(0{,}075 - 0{,}37)\times(F/B) + 0{,}82\,(F/B)^2 - 0{,}014\,(B/D) - 0{,}032\,Ls/L)]$$ εἰς μέτρα ὅπου :

L = Μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα ἐπὶ τῆς ἰσάλου πλήρους φόρτου.

Ls = Πραγματικὸν μῆκος κλειστῶν ὑπερκατασκευῶν εἰς μέτρα ἐκτεινομένων ἀπὸ πλευρᾶς εἰς πλευρὰν τοῦ πλοίου.

B = Μέγιστον πλάτος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα ἐπὶ τῆς ἰσάλου πλήρους φόρτου.

D = Κοῖλον τοῦ πλοίου εἰς μέτρα μετρούμενον εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὴν πλευρὰν κατακορύφως ἀπὸ τὴν ἄνω ὄψιν τῆς τρόπιδος μέχρι τὴν κορυφὴν τοῦ ἀνωτέρω συνεχοῦς καταστρώματος.

F = Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων εἰς μέτρα, μετρούμενον κατακορύφως ἀπὸ τὴν ἴσαλον μέχρι τὴν κορυφὴν τοῦ ἀνωτέρω συνεχοῦς καταστρώματος εἰς τὴν πλευράν.

Ἡ ἀνωτέρω σχέσις ἔχει ἐφαρμογὴν διὰ πλοῖα ἔχοντα:

(1) F/B μεταξὺ 0,02 καὶ 0,2.

(2) Ls/L μικρότερον ἀπὸ 0,60.

(3) B/D μεταξὺ 1,75 καὶ 2,15.

(4) Σιμότητα κατὰ τὸ διάμηκες τουλάχιστον ἴσην ἢ μεγαλυτέραν τῆς προδιαγραφομένης ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 38(8) τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως τοῦ 1966.

(5) Ὕψος ὑπερκατασκευῆς τὸ ὁποῖον συμπεριλαμβάνεται εἰς τοὺς ὑπολογισμοὺς ὄχι μικρότερον τῶν 1,8 μέτρων.

— Διὰ πλοῖα ἔχοντα παραμέτρους ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω ὁρίων ἡ σχέσις πρέπει νὰ ἐφαρμόζεται μὲ μεγάλην προσοχήν.

—Ἡ σχέσις τῆς παρούσης παραγράφου 3(β) δὲν θεωρεῖται ὡς ὑποκατάστατον τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παραγράφου 1, ἀλλὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ μόνον ὅταν δὲν διατίθενται τὰ ἀναγκαῖα στοιχεῖα δι' ἐφαρμογὴν τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παραγράφου 1.

—Ἡ ὑπολογισθεῖσα μὲ τὴν ἀνωτέρω σχέσιν τιμὴν τοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους (GM) πρέπει νὰ εἶναι μικροτέρα ἀπὸ τὰς πραγματικὰς τιμὰς τοῦ GM τοῦ πλοίου εἰς ὅλας τὰς καταστάσεις λειτουργίας.

4. Ἅπαντα ἀνωτέρω ἐν παραγράφοις 1,2 καὶ 3 τοῦ παρόντος ἄρθρου κριτήρια ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας δέον νὰ ἐπαληθεύωνται εἰς ἑκάστην περίπτωσιν φόρου ὡς προβλέπεται εἰς τὸ ἄρθρον 6.

5. Ἡ γωνία κατακλύσεως (Θ_F) εἶναι ἡ γωνία ἐγκαρσίας κλίσεως εἰς τὴν ὁποίαν ἐμβαπτίζονται τὰ ἀνοίγματα τοῦ σκάφους, τῶν ὑπερκατασκευῶν ἢ τῶν ὑπερστεγασμάτων, τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν καιροστεγῆ μέσα κλεισίματος.

6. Εἰς τὰς περιπτώσεις μεταφορᾶς φορτίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, τοῦ ὁποίου τὸ ὕψος τῆς πλευρικῆς ἐπιφανείας ἀπὸ τὴν ἔμφορτον ἴσαλον ἕως τὸ ἀνώτατον σημεῖον αὐτοῦ ὑπερβαίνει τὸ 30% τοῦ μεγίστου πλάτους τοῦ πλοίου, ἡ δυναμικὴ εὐστάθεια τῶν πλοίων θὰ ἐξετάζεται εἰδικῶς κατὰ τὴν περίπτωσιν καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ὁδηγίας τῆς Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 9.

Πλοῖα μεταφέροντα σιτηρὰ ἢ μεταλλεύματα.

Ἡ εὐστάθεια πλοίων μεταφερόντων σιτηρὰ ἢ μεταλλεύματα θὰ ἀξιολογῆται ἐπιπροσθέτως καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν σχετικῶν διατάξεων τῶν ἰσχυόντων Κανονισμῶν περὶ μεταφορᾶς σιδηρῶν ἢ μεταλλευμάτων.

Ἄρθρον 10.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας φορτηγῶν πλοίων μήκους μέχρι 15 μέτρων.

Ἡ ἐξασφάλισις ἐπαρκοῦς εὐσταθείας εἰς φορτηγὰ πλοῖα μήκους μέχρι 15 μέτρων ἀποτελεῖ ὑποχρέωσιν καὶ εὐθύνην τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἀσκούντων τὴν διακυβέρνησιν τῶν ἐν λόγῳ πλοίων.

Ἄρθρον 11.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας φορτηγῶν πλοίων μήκους 15 μέτρων μέχρι 100 μέτρων χωρητικότητος μέχρι καὶ 500 κοχ.

1. Ἡ εὐστάθεια τῶν πλοίων τούτων θεωρεῖται ἱκανοποιητική ἐφ' ὅσον ἐξασφαλίζεται ἡ συμμόρφωσις τοῦ πλοίου πρὸς τὰ γενικὰ κριτήρια εὐσταθείας ὡς ταῦτα προβλέπονται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 8.

2. Δι' ὑπάρχοντα πλοῖα, μεταφέροντα φορτία ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἡ εὐστάθεια δύναται νὰ θεωρῆται ὡς ἱκανοποιητική, ἐφ' ὅσον τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος, εἰς ἁπάσας τὰς περιπτώσεις φόρτου ὡς προβλέπονται εἰς τὸ ἄρθρον 6, εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,25 μέτρων.

Εἰς τ' ἀνωτέρω ἐφ' ὅσον δὲν διατίθενται ἐπαρκῆ στοιχεῖα διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς εὐσταθείας, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ φορτώσουν φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος παρὰ μόνον ἐὰν διαπιστοῦται πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἡ ὕπαρξις ἐπαρκοῦς εὐσταθείας. Διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα γίνεται ἀποδεκτὴ ἡ διαπίστωσις τῆς εὐσταθείας διὰ τῆς μεθόδου μετρήσεως τῆς περιόδου διατοιχισμοῦ τοῦ πλοίου πρὸ τοῦ ἀπόπλου δι' ἐκτέλεσιν συγκεκριμένου ταξειδίου, ὡς προβλέπεται ὑπὸ τοῦ Παραρτήματος Γ.

Ἄρθρον 12.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας φορτηγῶν πλοίων μήκους 15 μέχρι 100 μέτρων χωρητικότητος ἄνω τῶν 500 κοχ.

1. Ἡ εὐστάθεια τῶν πλοίων τούτων θεωρεῖται ὡς ἱκανοποιητική, ἐφ' ὅσον ἐξασφαλίζεται ἡ συμμόρφωσις τοῦ πλοίου πρὸς τὰ γενικὰ κριτήρια εὐσταθείας, ὡς ταῦτα προβλέπονται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 8.

2. Δι' ὑπάρχοντα πλοῖα, ἡ εὐστάθεια θωρεῖται ἱκανοποιητική, ἐφ' ὅσον τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος εἰς ἁπάσας τὰς περιπτώσεις φόρτου ὡς προβλέπεται εἰς τὸ ἄρθρον 6, εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,25 μ.

Ἄρθρον 13.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας πλοίων μήκους 15 μέτρων μέχρι 100 μέτρ. μεταφερόντων φορτίον ξυλείας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

1. Διὰ πλοῖα μεταφέροντα ξυλείαν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὸ φορτίον τοποθετεῖται διαμήκως μεταξὺ τῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ ἐκτείνεται ἐγκαρσίως μέχρι τῶν πλευρῶν τοτ πλοίου καὶ στερεοῦται ἀσφαλῶς, ὥστε, νὰ μὴν μετακινῆται ὑπὸ μεγάλας γωνίας κλίσεως, τὰ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 8 καθοριζόμενα γενικὰ κριτήρια δύνανται νὰ τροποποιῶνται ὡς ἀκολούθως :

α) Τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος δέον νὰ εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,10 μέτρων.

β) Ἡ μεγίστη τιμὴ τοῦ μοχλοβραχίονος ῥοπῆς ἐπαναφορᾶς GZ δέον νὰ εἶναι τοὐλάχιστον 0,25 μ.

γ) Τὸ ἐμβαδὸν κάτωθι τῆς καμπύλης μοχλοβραχίονος GZ ῥοπῆς ἐπαναφορᾶς δέον νὰ εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,08 μέτρων ἀκτινίων μέχρι τῆς γωνίας $\Theta = 40^o$ ἢ τῆς γωνίας Θ_F ἐφ' ὅσον αὕτη εἶναι μικροτέρα.

δ) Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ τὸ μετακεντρικὸν ὕψος δέον νὰ παραμένῃ θετικὸν μετὰ τὴν διόρθωσιν διὰ τὰς ἐλευθέρας ἐπιφανείας τῶν δεξαμενῶν λαμβανομένης ἐπίσης ὑπ' ὄψιν καὶ τῆς ἀπορροφήσεως ὕδατος ὑπὸ τοῦ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίου εἰς ποσοστὸν κατὰ βάρος ἴσον πρὸς τὸ 10% τοῦ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίου.

2. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πλοίων τούτων αἱ ὑπὸ ἐξέτασιν καταστάσεις φορτώσεως πλοίου ἐπιτροσθέτως τῶν ὑπὸ τῶν παραγρ. 3 καὶ 4 τοῦ ἄρθρου 6 προβλεπομένων θὰ λαμβάνωνται ἐπίσης ὑπ' ὄψιν :

α) Πλοῖον εἰς κατάστασιν ἀναχωρήσεως, ἔμφορτον μέχρι τῆς ἰσάλου εἰς τὸ βύθισμα θέρους ξυλείας, τοῦ φορτίου θεωρουμένου ὁμοιογενῶς κατανεμημένου ἐντὸς τῶν κυτῶν καὶ ἐπιπροσθέτως φορτίον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, καθοριζομένου βάρους καὶ θέσεως. Αἱ δεξαμεναὶ καυσίμων καὶ ὕδατος ὡς καὶ αἱ ἀποθῆκαι ἐφοδίων δέον νὰ εἶναι πλήρεις.

β) Πλοῖον εἰς κατάστασιν ἀφίξεως μετὰ φορτίου ὡς ἀνωτέρω ἀλλὰ τὰ καύσιμα, τὸ ὕδωρ καὶ τὰ ἐφόδια ἔχουν καταναλωθῆ κατὰ ποσοστὸν 90% ἐπιπροσθέτως δὲ τὸ βάρος τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἔχει αὐξηθῆ κατὰ ποσοστὸν 10% λόγῳ τῆς ἀπορροφήσεως ὑγρασίας.

Ἄρθρον 14.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας φορτηγῶν πλοίων μήκους ἄνω τῶν 100 μέτρων.

1. Εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα δὲν καθορίζονται εἰδικὰ κριτήρια εὐσταθείας πλὴν ὅμως εἶναι ἀπαραίτητος ἡ κατὰ τὸ ἄρθρον 9 καὶ τὰ λοιπὰ ἄρθρα τοῦ παρόντος ὕπαρξις ἐπαρκῶν στοιχείων εὐσταθείας, ἀποτελεσμάτων πειράματος εὐσταθείας, βασικῶν καμπυλῶν εὐσταθείας, μελέτης εὐσταθείας κλπ., πρὸς κατατοπισμὸν καὶ ἐνημέρωσιν τοῦ Πλοιάρχου θεωρημένων ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ἢ Νηογνώμονος. Γενικώτερα θὰ πρέπει νὰ ἐξασφαλίζεται ἐπαρκὴς εὐστάθεια εἰς ὅλας τὰς καταστάσεις φόρτου.

2. Εἰς τὰς περιπτώσεις μεταφορᾶς φορτίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ ὁποίου τὸ ὕψος τῆς πλευρικῆς ἐπιφανείας ἀπὸ τὴν ἔμφορτον ἴσαλον ἕως τὸ ἀνώτατον σημεῖον αὐτοῦ ὑπερβαίνει τὸ 30 % τοῦ μεγίστου πλάτους τοῦ πλοίου, ἡ δυναμικὴ εὐστάθεια τῶν πλοίων θὰ ἐξετάζεται εἰδικῶς κατὰ περίπτωσιν καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ὁδηγίας τῆς Ε.Ε.Π.

Ἄρθρον 15.

Ἀπαιτήσεις εὐσταθείας ρυμουλκῶν.

1. Ἡ εὐστάθεια τῶν πλοίων τούτων θεωρεῖται ὡς ἱκανοποιητικὴ ἐφ' ὅσον εἰς πᾶσαν κατάστασιν φορτώσεως ἱκανοποιοῦνται τὰ ἀκόλουθα κριτήρια :

α) Τὸ μετακεντρικὸν ὕψος εἰς ὅλας τὰς καταστάσεις φόρτου θὰ εἶναι τουλάχιστον ἴσον πρὸς τὸ προκῦπτον ἀπὸ τὴν κατωτέρω σχέσιν :

$$GM = \frac{N \times (SHP \times D)^{2/3} \times S \times H}{25 \times \Delta \times (F/B)}$$ εἰς μέτρα.

Ὅπου :
- N = ἀριθμὸς ἑλίκων.
- SHP = Ἱπποδύναμις ἑκάστου ἑλικοφόρου ἄξονος πρύμνηθεν τοῦ ὠστικοῦ τριβέως.
- D = Διάμετρος ἕλικος εἰς μέτρα.
- S = Ὁ λόγος τῆς προβολῆς τῆς ἐπιφανείας τοῦ δίσκου τῆς ἕλικος ἐπὶ τοῦ πηδαλίου ἐστραμένου κατὰ 45° διὰ τῆς συνολικῆς ἐπιφανείας τοῦ δίσκου τῆς ἕλικος.
- H = Κατακόρυφος ἀπόστασις εἰς μέτρα μεταξὺ τοῦ κέντρου τοῦ ἑλικοφόρου ἄξονος καὶ τοῦ κόρακος ἢ τοῦ μέσου κίονος ρυμουλκήσεως.
- Δ = Ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου εἰς μετρικοὺς τόννους.
- F = Ἐλάχιστον ὕψος ἐξάλων κατὰ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα.
- B = Μέγιστον πλάτος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα.

β) Ἡ ἐπιφάνεια τῆς ἐφεδρικῆς δυναμικῆς εὐσταθείας (ἐπιφάνεια μεταξὺ τῶν καμπυλῶν τῶν μοχλοβραχιόνων ἀνορθώσεως καὶ κλίσεως πρὸς τὰ δεξιὰ τοῦ πρώτου σημείου τομῆς αὐτῶν) μέχρι τὴν γωνίαν τῶν 40° ἢ τὴν γωνίαν κατακλύσεως οἱασδήποτε εἶναι μικροτέρα δέον νὰ εἶναι κατ' ἐλάχιστον 0,09 μέτρα-ἀκτίνια.

Ἡ καμπύλη τοῦ μοχλοβραχίονος κλίσεως θὰ σχεδιάζεται βάσει τοῦ τύπου $F = \frac{1}{2}\ (H\text{-}T/2)\ P/\Delta + \text{συν}\ \theta$.

Ἔθνα :
- F = Ὁ μοχλοβραχίων κλίσεως εἰς μέτρα.
- H = Τὸ ὕψος τοῦ κόρακος ἢ τοῦ κίονος ρυμουλκήσεως ἐκ τῆς τρόπιδος εἰς μέτρα.
- T = Τὸ μέσον βύθισμα τοῦ πλοίου εἰς μέτρα.
- P = Ἡ μεγίστη δύναμις ἕλξεως τοῦ πλοίου, εἰς τόννους.
- Δ = Τὸ ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου εἰς τόννους.

Όπου ἡ μεγίστη δύναμις ἕλξεως δὲν εἶναι ἐπακριβῶς γνωστή, θὰ ὑπολογίζεται ἐκ τοῦ τύπου : P = BHP/75.

Όπου BHP εἶναι ἡ μεγίστη ἱπποδύναμις πέδης τῶν μηχανῶν προώσεως.

γ) Ἡ γωνία εἰς τὴν ὁποίαν ὁ μοχλοβραχίων ἐπαναφορᾶς λαμβάνει τὴν μεγίστην τιμήν του πρέπει νὰ εἶναι τοὐλάχιστον 25°.

δ) Ἡ γωνία μηδενικοῦ μοχλοβραχίονος ἐπαναφορᾶς πρέπει νὰ εἶναι τοὐλάχιστον 50°.

2. Εἰς ὑπάρχοντα ρυμουλκὰ πλοῖα ἔνθα δὲν ὑφίστανται ἐπαρκῆ στοιχεῖα εὐσταθείας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὑπολογισμῶν τούτων δύναται νὰ ἐκτελῆται οὐσιαστικὸν πείραμα εὐσταθείας τοῦ πλοίου ὄντος κατὰ προτίμησιν εἰς τὴν κατάστασιν ἐλαχίστου φόρτου λειτουργίας καὶ διὰ τῆς ἐφαρμογῆς ἐγκαρσίας ροπῆς κλίσεως τῆς προκυπτούσης ἐκ τοῦ τύπου :

$$M = F \times P$$

Ἔνθα : F = Ὁ μοχλοβραχίων κλίσεως ὡς οὗτος ὑπολογίζεται ἐκ τοῦ τύπου τοῦ ἀνωτέρω ἐδαφίου 1(β) διὰ γωνίαν Θ = 0°.

P = Ἡ μεγίστη δύναμις ἕλξεως τοῦ πλοίου εἰς τόννους ὡς αὕτη θὰ ὑπολογίζεται ὡς ἐν τῷ προηγουμένῳ ἐδαφίῳ 1(β).

Ἡ ἐκτέλεσις τοῦ οὐσιαστικοῦ πειράματος εὐσταθείας γίνεται παρουσίᾳ ἐκπροσώπων τῆς Ε.Ε.Π. ἢ Τ.Κ.Ε.Ε.Π. ἢ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς.

Ὡς κριτήριον ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας θὰ θεωρῆται ἡ μὴ βύθισις τῆς ἀκμῆς τοῦ καταστρώματος ἐκ τῆς δημιουργουμένης ἐγκαρσίας κλίσεως τοῦ πλοίου.

3. Ἀναλόγως πρὸς τὸ εἶδος τῶν ἐκτελουμένων πλόων τὰ ρυμουλκὰ πλοῖα θὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀκολούθους ἀπαιτήσεις :

α) Τὰ ἐκτελοῦντα πλόας καὶ ρυμουλκήσεις ἐξωτερικοῦ πρὸς ἅπαντα τὰ κριτήρια τῶν ἀνωτέρω παραγράφων τοῦ παρόντος ἄρθρου καὶ θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ θεωρημένα στοιχεῖα εὐσταθείας πρὸς ὑποβοήθησιν τοῦ πλοιάρχου ἐφ' ὅσον εἶναι ἄνω τῶν 150 κοχ.

β) Τὰ ἐκτελοῦντα πλόας καὶ ρυμουλκήσεις ἐσωτερικοῦ πρὸς τὰ κριτήρια τῶν ἀνωτέρω παραγράφων 1(α), 1(β) καὶ 1(γ) ἢ προκειμένου περὶ ὑπαρχόντων πλοίων στερουμένων στοιχείων εὐσταθείας ταῦτα θὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰ κριτήρια τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 2.

γ) Τὰ ἐκτελοῦντα πλόας καὶ ρυμουλκήσεις ἐντὸς καὶ πέριξ λιμένος πρὸς τὸ κριτήριον τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 1(α) ἢ πρὸς τὸ κριτήριον τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 2 προκειμένου περὶ ὑπαρχόντων πλοίων στερουμένων στοιχείων εὐσταθείας.

Ἄρθρον 16.

Κριτήρια εὐσταθείας νέων καὶ ὑπαρχόντων ἁλιευτικῶν πλοίων.

1. Ἡ εὐστάθεια ἁλιευτικῶν πλοίων θεωρεῖται ἱκανοποιητικὴ ἐφ' ὅσον ἐξασφαλίζεται μὲ τὴν συμμόρφωσιν πρὸς τὰ γενικὰ κριτήρια εὐσταθείας τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

2. Δι' ὑπάρχοντα ἁλιευτικὰ πλοῖα ἡ εὐστάθεια δύναται νὰ θεωρῆται ὡς ἱκανοποιητική, ἐφ' ὅσον τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος εἰς ἁπάσας τὰς περιπτώσεις φόρτου, ὡς προβλέπεται εἰς τὸ ἄρθρον 6, εἶναι μεγαλύτερον τῶν 0,40 μέτρων.

Εἰς τ' ἀνωτέρω πλοῖα ἐφ' ὅσον δὲν διατίθενται ἐπαρκῆ στοιχεῖα διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς εὐσταθείας, δύναται νὰ ἐκτελῆται δοκιμὴ εὐσταθείας ἀντὶ τοῦ πειράματος εὐσταθείας διὰ μετρήσεως τοῦ χρόνου διατοιχισμοῦ εἰς ἑκάστην περίπτωσιν φορτώσεως καὶ πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου. Ὁ τρόπος τῆς δοκιμῆς αὐτῆς διὰ πλοῖα μήκους κάτω τῶν 70 μέτρων, περιγράφεται εἰς τὸ Παράρτημα Γ.

3. Ἡ ἐξασφάλισις ἐπαρκοῦς εὐσταθείας νέων ἁλιευτικῶν πλοίων μήκους κάτω τῶν 12 μέτρων καὶ ὑπαρχόντων ἁλιευτικῶν μήκους κάτω τῶν 24 μέτρων ἀποτελεῖ ὑποχρέωσινκαὶ εὐθύνην τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἀσκούντων τὴν διακυβέρνησιν τῶν ἐν λόγῳ πλοίων.

Ἄρθρον 17.

Ἐφοδιασμὸς τοῦ πλοίου διὰ στοιχείων εὐσταθείας.

1. Ὁ ἐφοδιασμὸς τοῦ πλοίου διὰ τῶν συμφώνως πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἀπαιτουμένων στοιχείων ἢ μελετῶν εὐσταθείας, ἀποτελεῖ ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἔκδοσιν ἢ ἀνανέωσιν τῶν Πιστοποιητικῶν Ἀσφαλείας Κατασκευῆς ἢ τοῦ Πρωτοκόλλου Γενικῆς Ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου.

2. Ἐφ' ὅσον τὰ Πιστοποιητικὰ Ἀσφαλείας ἐκδίδονται ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος οὗτος ὑποχρεοῦται νὰ ἀποστείλλῃ εἰς Ε.Ε.Π. ἀντίγραφον τῶν σχετικῶν στοιχείων ἢ μελετῶν εὐσταθείας.

3. Ὁ Πλοίαρχος τοῦ πλοίου θὰ ἐφοδιάζεται, μερίμνῃ τοῦ πλοιοκτήτου, καὶ θὰ τηρῇ ἐν τῷ πλοίῳ θεωρημένον παρὰ τῆς Ε.Ε.Π. ἢ τοῦ ἐξουσιοδοτημένου Νηογνώμονος ἀντίγραφον στοιχείων καὶ μελετῶν εὐσταθείας ὑπὸ μορφὴν ἑνιαίου ἐγχειριδίου. Πλέον τῶν ἀνωτέρω, ὁ Πλοίαρχος δέον νὰ ἐφοδιάζεται μερίμνῃ τοῦ πλοιοκτήτου δι' ὅλων τῶν ἀπαιτουμένων τυχὸν συμπληρωματικῶν στοιχείων καὶ ὁδηγιῶν, ἵνα οὗτος δύναται νὰ καθοδηγῆται διὰ τρόπου ταχέως καὶ ἁπλοῦ ἐπὶ τῆς εὐσταθείας τοῦ πλοίου διὰ τὰς διαφόρους καταστάσεις φόρτου καὶ συνθήκας ὑπηρεσίας.

Ἄρθρον 18.

Γενικαὶ προφυλάξεις ἔναντι ἀνατροπῆς.

1. Οἱ Πλοίαρχοι ὑποχρεοῦνται. ὅπως ἐπιδεικνύουν σύνεσιν καὶ ὀρθὴν ἐπαγγελματικὴν ναυτικὴν ἀντίληψιν, λαμβάνοντες ὑπ' ὄψιν κατὰ τὸν πλοῦν τὴν ἐποχὴν τοῦ ἔτους, τὴν γεωγραφικὴν περιοχὴν τοῦ πλοῦ, τὴν πρόγνωσιν τοῦ καιροῦ καὶ νὰ λαμβάνουν ἐπίσης τὰ ὑπὸ τῶν περιστάσεων ἐπιβαλλόμενα μέτρα σχετικῶς μὲ τὴν ταχύτητα καὶ τὴν ἀκολουθητέαν πορείαν τοῦ πλοίου.

2. Δέον ὅπως ἐπιδιώκεται ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου ἡ καλὴ στοιβασία τοῦ φορτίου ὡς καὶ ἡ κατάλληλος κατανομή του εἰς τὰ κύτη προκειμένου νὰ ἐξασφαλίζωνται ἱκανοποιητικαὶ συνθῆκαι εὐσταθείας. Ἐφ' ὅσον καθίσταται ἀναγκαῖον, ἡ ποσότης τοῦ φορτίου θὰ ἐλαττοῦται ἵνα καλύπτωνται αἱ ἀπαιτήσεις ἑρματισμοῦ, ἀποφευγομένου κατὰ τὸ δυνατὸν τοῦ ἑρματισμοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

3. Πάντοτε πρὸ τοῦ ἀπόπλου δέον νὰ λαμβάνεται ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου μέριμνα διὰ τὴν ἑκάστοτε ἀπαιτουμένην ἔχμασιν τοῦ φορτίου, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον αἱ πιθανότητες διαμήκους ἢ ἐγκαρσίας μετακινήσεως κατὰ τὸν πλοῦν, λόγῳ τῶν ἀναπτυσσομένων ἐπιταχύνσεων ἐκ τῆς προνεύσεως καὶ τοῦ διατοιχισμοῦ τοῦ πλοίου ἐν θαλασσοταραχῇ.

4. Εἰδικῶς διὰ τὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα.

α) Πρέπει νὰ προβλέπωνται θυρίδες ἐκροῆς εἰς τὸ δύφρακτον τοῦ πλοίου, αἱ διαστάσεις τῶν ὁποίων περιγράφονται εἰς τὸ Παράρτημα Δ' καὶ αἱ ὁποῖαι εὐθύνῃ τοῦ Πλοιάρχου δέον ὅπως εὑρίσκωνται εἰς καλὴν κατάστασιν λειτουργίας καὶ ἀπηλλαγμέναι παντὸς ἐμποδίου.

β) Πρέπει νὰ τηροῦνται τὰ ἐλάχιστα ὕψη κατωφλίων θυρῶν καὶ καθόδων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου τὰ ὁποῖα δίδονται εἰς τὸ Παράρτημα Ε'.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'.

Προϋποθέσεις ἐκπονήσεως διαγράμματος βασικῶν καμπυλῶν εὐσταθείας.

Κατὰ τὴν ἐκπόνησιν τοῦ ὡς ἄνω διαγράμματος πλέον τῆς γάστρας τοῦ πλοίου λαμβανομένης μέχρι τοῦ καταστρώματος ἐξάλων, δύνανται νὰ συμπεριληφθοῦν καί, κλεισταὶ ὑπερκατασκευαὶ καὶ ὑπερστεγάσματα μέχρι τοῦ δευτέρου καταστρώματος, ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος ἐξάλων.

Ὑπερκατασκευαὶ καὶ ὑπερστεγάσματα θεωροῦνται ὡς κλειστὰ ἐφ' ὅσον ἔχουν:

(α) Κλειστὰ διαφράγματα ἐπαρκοῦς ἰσχυρᾶς κατασκευῆς

(β) Ἀνοίγματα εἰσόδου, ἐὰν ὑπάρχουν, εἰς τὰ ὡς ἄνω διαφράγματα ἐνισχυμένα διὰ θυρῶν ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς πρὸς τὸ ἀδιαπέραστον διάφραγμα καὶ στεγανὰς κατὰ τοῦ καιροῦ.

(γ) Τὸ ὕψος τῶν κατωφλίων εἰς τὰ ὡς ἄνω ἀνοίγματα δέον νὰ εἶναι τουλάχιστον 380 χιλιοστόμετρα ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος.

(δ) Ἅπαντα τὰ λοιπὰ ἀνοίγματα εἰς τὰς πλευρὰς ἢ τὰ ἄκρα τῶν ὑπερκατασκευῶν ἢ ὑπερστεγασμάτων δέον νὰ εἶναι ἐνισχυμένα δι' ἐπαρκῶς στεγανῶν κατὰ τοῦ καιροῦ μέσων κλεισίματος.

Ἀνοίγματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐντὸς κλειστῶν ὑπερστεγασμάτων θὰ θεωροῦνται ὡς κλειστὰ καὶ ἐὰν ἐκόμη δὲν ἔχουν καιροστεγῆ μέσα κλεισίματος.

Ἀνοίγματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐντὸς ἀνοικτῶν ὑπερστεγασμάτων ἔχοντα καιροστεγῆ μέσα κλεισίματος θὰ θεωροῦνται ὡς κλειστά.

Ὑπερκατασκευαὶ καὶ ὑπερστεγάσματα, μὴ θεωρούμενα ὡς κλειστά, δύνανται νὰ συμπεριληφθοῦν εἰς τοὺς ὑπολογισμοὺς εὐσταθείας μέχρι τῆς γωνίας κλίσεως καθ' ἣν ἀνοίγματα αὐτῶν κατακλύζονται.

Μικρὰ ἀνοίγματα διὰ τῶν ὁποίων δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ προοδευτικὴ κατάκλυσις δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς κλειστά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'.

Ἐπιδράσεις τῶν ὑγρῶν τῶν δεξαμενῶν ἐπὶ τῆς εὐσταθείας.

Δι' ὅλας τὰς καταστάσεις φόρτου, τὸ ἀρχικὸν μετακεντρικὸν ὕψος καὶ αἱ καμπύλαι εὐσταθείας πρέπει νὰ διορθώνονται διὰ τὴν ἐπίδρασιν τῶν ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν τῶν ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν ὑγρῶν συμφώνως πρὸς τὰς ἀκολούθους ὑποθέσεις:

1. Δεξαμεναὶ αἱ ὁποῖαι λαμβάνονται ὑπ' ὄψει ὅταν προσδιορίζεται ἡ ἐπίδρασις ὑγρῶν εἰς τὴν εὐστάθειαν εἰς ὅλας τὰς γωνίας κλίσεως θὰ εἶναι μεμονωμέναι δεξαμεναὶ ἢ συνδυασμοὶ δεξαμενῶν δι' ἕκαστον εἶδος ὑγροῦ (συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν δεξαμενῶν ἕρματος) αἱ ὁποῖαι εἰς τὰς καταστάσεις λειτουργίας δύνανται νὰ ἔχουν συγχρόνως ἐλευθέρας ἐπιφανείας.

2. Πρὸς τὸν σκοπὸν προσδιορισμοῦ τῆς ἀνωτέρω διορθώσεως λόγῳ ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν, αἱ δεξαμεναὶ αἱ ὁποῖαι θὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψει πρέπει νὰ εἶναι ἐκεῖναι αἱ ὁποῖαι παρουσιάζουν τὴν μεγίστην ροπὴν ἐλευθέρας ἐπιφανείας, Mfs εἰς μίαν γωνίαν κλίσεως 30° ὅταν εὑρίσκονται εἰς τὸ 50% τῆς πληρότητός των.

3. Ἡ τιμὴ τῆς Mfs δι' ἑκάστην δεξαμενὴν δύναται νὰ εὑρεθῇ ἐκ τῆς σχέσεως:

$$MFS = V.b.\gamma.K.\sqrt{\delta}$$

Ὅπου:

Mfs = ἡ ροπὴ ἐλευθέρας ἐπιφανείας εἰς τόννους μέτρα διὰ γωνίαν κλίσεως 30°.

V = ἡ ὁλικὴ χωρητικότης τῆς δεξαμενῆς εἰς κυβικὰ μέτρα (M^3).

b = τὸ μέγιστον πλάτος τῆς δεξαμενῆς εἰς μέτρα (Μ).

γ = τὸ εἰδικὸν βάρος.

$\delta = \dfrac{V}{b.l.h.}$ συντελεστὴς ὄγκου τῆς δεξαμενῆς.

h = τὸ μέγιστον ὕψος τῆς δεξαμενῆς εἰς μέτρα (Μ).

l = τὸ μέγιστον μῆκος τῆς δεξαμενῆς εἰς μέτρα (Μ).

K = ἀδιάστατος συντελεστὴς ὁ ὁποῖος προσδιορίζεται ἀπὸ τὸν ἀκόλουθο πίνακα συμφώνως πρὸς τὸν λόγον b/h. Αἱ ἐνδιάμεσαι τιμαὶ προσδιορίζονται μὲ γραμμικὴν παρεμβολήν.

4. Μικραὶ δεξαμεναὶ αἱ ὁποῖαι ἱκανοποιοῦν τὴν κατωτέρω συνθήκην ὅπου χρησιμοποιῆται ἡ τιμὴ τοῦ K ἡ ὁποία ἀντιστοιχεῖ εἰς τὴν γωνίαν κλίσεως 30°, δὲν εἶναι ἀναγκαῖον νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν εἰς τὸν ὑπολογισμόν:

$$V.b.\ \gamma.\ K.\ \sqrt{\delta} < 0{,}01\ \Delta\ min.$$

Ὅπου: Δ min = ἐλάχιστον ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου εἰς μετρικοὺς τόννους.

5. Τὰ ὑπόλοιπα ὑγρῶν τὰ ὁποῖα συνήθως παραμένουν ἐντὸς τῶν κενῶν δεξαμενῶν δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψει εἰς τοὺς ὑπολογισμούς.

ΠΙΝΑΞ

ΤΙΜΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΟΥ "Κ" ΔΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΝ ΔΙΟΡΘΩΣΕΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ

$$K = \frac{\eta\mu\ \vartheta}{12}\left(1 + \frac{\varepsilon\varphi^{2}\ \vartheta}{2}\right) \times b/h$$

όπου $\sigma\varphi\ \vartheta \leqq b/h$

$$K = \frac{\sigma\upsilon\nu\ \vartheta}{8}\left(1+\frac{\varepsilon\varphi\ \vartheta}{b/h}\right) - \frac{\sigma\upsilon\nu\ \vartheta}{12\ (b/h)}\ 2\left(1+\frac{\sigma\varphi^{2}\ \vartheta}{2}\right)$$

όπου $\sigma\varphi\ \vartheta \leqq b/h$

b/h \ θ	5°	10°	15°	20°	30°	40°	45°	50°	60°	70°	75°	80°	90°	θ / b/h
20	0.11	0.12	0.12	0.12	0.11	0.10	0.09	0.09	0.07	0.05	0.04	0.03	0.01	20
10	0.07	0.11	0.12	0.12	0.11	0.10	0.10	0.09	0.07	0.05	0.04	0.03	0.01	10
5	0.04	0.07	0.10	0.11	0.11	0.11	0.10	0.10	0.08	0.07	0.06	0.05	0.03	5
3	0.02	0.04	0.07	0.09	0.11	0.11	0.11	0.10	0.09	0.08	0.07	0.06	0.04	3
2	0.01	0.03	0.04	0.06	0.09	0.11	0.11	0.11	0.10	0.09	0.09	0.08	0.06	2
1.5	0.01	0.02	0.03	0.05	0.07	0.10	0.11	0.11	0.11	0.11	0.10	0.10	0.08	1.5
1	0.01	0.01	0.02	0.03	0.05	0.07	0.09	0.10	0.12	0.13	0.13	0.13	0.13	1
0.75	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.05	0.07	0.08	0.12	0.15	0.16	0.16	0.17	0.75
0.5	0.00	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.04	0.05	0.09	0.16	0.18	0.21	0.25	0.5
0.3	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.02	0.03	0.03	0.05	0.11	0.19	0.27	0.42	0.3
0.2	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.07	0.13	0.27	0.63	0.2
0.1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.01	0.04	0.06	0.14	1.25	0.1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'

Τρόπος ἐκτελέσεως δοκιμῆς εὐσταθείας διὰ μετρήσεως χρόνου διατοιχισμοῦ.

(Ἰσχύει διὰ πλοῖα μήκους μικροτέρου τῶν 70 μέτρων).

Εἰσαγωγή :

1. Ἂν αἱ ἀκόλουθοι ὁδηγίαι ἐκτελεσθοῦν κανονικῶς, ἡ παροῦσα μέθοδος ἐπιτρέπει τὴν λογικῶς σύντομον καὶ ἀκριβῆ ἐκτίμησιν τοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους, τὸ ὁποῖον εἶναι ἕνα μέτρον τῆς εὐσταθείας ἑνὸς πλοίου.

2. Ἡ μέθοδος ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὴν σχέσιν μεταξὺ τοῦ μετακεντρικοῦ ὕψους, τῆς περιόδου διατοιχισμοῦ καὶ τοῦ μεγίστου πλάτους τοῦ πλοίου.

Διαδικασία Δοκιμῆς :

3. Ἡ ἀπαιτουμένη περίοδος διατοιχισμοῦ εἶναι ὁ χρόνος ἑνὸς πλήρους διατοιχισμοῦ τοῦ πλοίου καὶ διὰ νὰ ἐξασφαλίσουμε τὰ πλέον ἀκριβῆ ἀποτελέσματα εἰς τὸν προσδιορισμὸν τῆς τιμῆς τῆς περιόδου, δέον ὅπως ληφθοῦν αἱ ἀκόλουθοι προφυλάξεις :

α) Ἡ δοκιμὴ πρέπει νὰ ἐκτελῆται ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς τὸν λιμένα, καὶ ὑπάρχει ἡ ἐλαχίστη δυνατὴ ἐπίδρασις ἀπὸ κυματισμόν, ἄνεμον καὶ παλίρροιαν.

β) Μὲ ἀρχὴν ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς τὸ ἀπώτερον ἄκρον διατοιχισμοῦ πρὸς μίαν πλευράν του (ἂς ὑποθέσωμεν τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν) καὶ τὸ πλοῖον πρόκειται ν' ἀρχίση νὰ κινῆται πρὸς τὴν κατακόρυφον θέσιν, ἕνας πλήρης διατοιχισμὸς θὰ ἔχῃ ἐκτελεσθῆ ὅταν τὸ πλοῖον ἔχει κινηθῆ πρὸς τὸ ἄλλο ἀπώτατον ἄκρον (δηλαδὴ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς), ἔχει ἐπιστρέψει εἰς τὸ ἀρχικὸν σημεῖον ἀπὸ τὸ ὁποῖον ἤρχισε ἡ μέτρησις καὶ πρόκειται νὰ ἀρχίση τὸν ἑπόμενον διατοιχισμόν.

γ) Μὲ ἕνα χρονόμετρον πρέπει νὰ μετρηθοῦν οἱ χρόνοι διαρκείας τουλάχιστον 5 πλήρων διατοιχισμῶν. Ἡ μέτρησις τοῦ χρόνου τῶν διατοιχισμῶν πρέπει νὰ ἀρχίζῃ ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς τὸν ἀπώτατον ἄκρον ἑνὸς διατοιχισμοῦ. Ἀφοῦ ὁ διατοιχισμὸς σταματήσει τελείως, ἡ μέτρησις πρέπει νὰ ἐπαναληφθῆ διὰ δύο εἰσέτι φορὰς τουλάχιστον. Εἰς ἑκάστην φορὰν πρέπει ἐὰν εἶναι δυνατόν, νὰ μετρᾶται ὁ χρόνος τοῦ ἰδίου ἀριθμοῦ πλήρων διατοιχισμῶν διὰ νὰ διαπιστοῦται ἐὰν αἱ μετρήσεις εἶναι συνεπεῖς, ἐὰν δηλαδὴ ἐπαναλαμβάνωνται ἐντὸς λογικῶν ὁρίων. Ἐὰν γνωρίζωμεν τὸν συνολικὸν χρόνον διὰ τὸν συνολικὸν ἀριθμὸν τῶν ἐκτελεσθέντων διατοιχισμῶν δυνάμεθα νὰ ὑπολογίσωμεν τὸν μέσον ὅρον τοῦ χρόνου διὰ ἕναν πλήρη διατοιχισμόν.

δ) Ὁ διατοιχισμὸς τοῦ πλοίου δύναται νὰ προκληθῆ :

(1) Δι' ἀνυψώσεως καὶ καταβιβάσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου ἑνὸς βάρους εὑρισκομένου ὅσον δυνατὸν μακρύτερον ἀπὸ τὸ ἐπίπεδον συμμετρίας.

(2) Δι' ἕλξεως τοῦ ἱστοῦ τοῦ πλοίου μὲ ἕνα σχοινίον.

(3) Δι' ὁμάδος ἀνθρώπων οἱ ὁποῖοι τρέχουν σὲ συγχρονισμὸν κατὰ τὸ ἐγκάρσιον τοῦ πλοίου.

(4) Μὲ ὁποιονδήποτε ἄλλον τρόπον.

Ἐν τούτοις, καὶ αὐτὸ εἶναι πολὺ σημαντικόν, ἀμέσως μόλις ἀρχίσει αὐτὸς ὁ ἐξηναγκασμένος διατοιχισμὸς τὸ μέσον διὰ τοῦ ὁποίου ἔχει προκληθῆ πρέπει νὰ σταματήσει καὶ τὸ πλοῖον νὰ ἀφεθῆ νὰ διατοιχίζεται ἐλευθέρως. Ἐὰν ὁ διατοιχισμὸς ἔχει προκληθεῖ δι' ἀνυψώσεως καὶ καταβιβάσεως βάρους νὰ ἐκτελῆται μὲ γερανὸν ὁ ὁποῖος εὑρίσκεται εἰς τὴν ξηράν. Ἐὰν χρησιμοποιῆται γερανὸς ἢ φορτωτὴρ τοῦ ἰδίου τοῦ πλοίου, τὸ βάρος πρέπει νὰ τοποθετῆται ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς τὸ ἐπίπεδον συμμετρίας εὐθὺς ὡς προκληθεῖ ὁ διατοιχισμός.

ε) Ἡ μέτρησις καὶ χρονομέτρησις τῶν διατοιχισμῶν πρέπει νὰ ἀρχίση μόνον ὅταν ὁ ἐκτελῶν τὴν δοκιμὴν κρίνη ὅτι τὸ πλοῖον διατοιχίζεται φυσικῶς καὶ ἐλευθέρως, καὶ μόνον ὅσον εἶναι ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἀκριβῆ μέτρησιν αὐτῶν τῶν διατοιχισμῶν.

ζ) Τὰ σχοινία μὲ τὰ ὁποῖα τὸ πλοῖον συνδέεται μὲ τὴν ξηρὰν πρέπει νὰ εἶναι χαλαρωμένα καὶ τὸ πλοῖον νὰ εὑρίσκεται εἰς ἀρκετὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τὴν ἀποβάθραν διὰ νὰ ἀποφευχθῆ ἡ ἐπαφή του μὲ αὐτὴν κατὰ τοὺς διατοιχισμούς. Διὰ νὰ ἐλεγχθῆ αὐτὸ καὶ νὰ ἀποκτηθῆ μία ἰδέα τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλήρων διατοιχισμῶν οἱ ὁποῖοι δύνανται λογικῶς νὰ χρονομετρηθοῦν, πρέπει νὰ ἐκτελῆται μία προκαταρκτικὴ δοκιμὴ διατοιχισμοῦ πρὶν ἀρχίση ἡ καταγραφὴ πραγματικῶν χρόνων.

η) Δέον ὅπως δίδεται προσοχὴ εἰς τὴν ὕπαρξιν λογικῆς ἐλευθερίας κάτωθεν τῆς τρόπιδος καὶ εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου.

θ) Βάρη λογικοῦ μεγέθους τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ αἰωρηθοῦν (π.χ. μηχανοκίνητος λέμβος), ἢ νὰ κινηθοῦν (π.χ. βαρέλιον ἐλαίου), πρέπει νὰ εἶναι στερεωμένα καλῶς οὕτως ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ κίνησίς των. Ἡ ἐπίδρασις ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν τῶν μὴ πλήρων δεξαμενῶν πρέπει νὰ διατηρῆται ὅσο τὸ δυνατὸν μικροτέρα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δοκιμῆς καὶ τοῦ ταξειδίου.

Ὑπολογισμὸς τῆς Ἀρχικῆς Εὐσταθείας:

4. Ἀφοῦ ὑπολογισθεῖ ἡ περίοδος διὰ ἕνα πλήρη διατοιχιστόν, ἔστω Tr δευτερόλεπτα τὸ μετακεντρικὸν ὕψος GMo δύναται νὰ ὑπολογισθῆ ἀπὸ τὴν ἀκόλουθον σχέσιν :

$$GM_o = \left(\frac{F \times B}{Tr}\right)^2$$

Ὅπου: F = συντελεστὴς διὰ τὴν περίοδον διατοιχισμοῦ.
B = πλάτος τοῦ πλοίου εἰς μέτρα.
T = χρόνος μιᾶς πλήρους περιόδου διατοιχισμοῦ εἰς δευτερόλεπτα.

5. Διὰ ἀκτοπλοϊκὰ πλοῖα κανονικοῦ μεγέθους (ἐξαιρουμένων τῶν δεξαμενοπλοίων), αἱ ἀκόλουθοι τιμαὶ τοῦ συντελεστοῦ F προέκυψαν ἀπὸ ἐκτελεσθείσας δοκιμάς.

α) Κενὸν πλοῖον ἑρματισμένον F = 0,88.

β) Πλοῖον μὲ πλήρη φόρτον καὶ ὑγρὰ εἰς τὰς δεξαμενάς του ἀποτελοῦντα τὸ ἀκόλουθον ποσοστὸν τοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου συνολικοῦ φορτίου (φορτίο, ἐφόδια, ὑγρὰ κ.τ.λ.).

(1)	20%	τοῦ συνολικοῦ	φορτίου	F = 0,78
(2)	10%	» »	»	F = 0,75
(3)	5%	» »	»	F = 0,73.

6. Διὰ ἁλιευτικὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἐκφορτώνουν (ἀλλὰ μὲ καύσιμα, ἐφόδια καὶ ἐξαρτισμὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου) λαμβάνονται αἱ ἀκόλουθοι τιμαὶ τοῦ συντελεστοῦ F:

α) Ἁλιευτικὰ γαρίδων μὲ διπλοὺς φορτωτήρας	F =	0,95
β) Ἁλιευτικὰ ἀνοικτῆς θαλάσσης	F =	0,80
γ) Ἁλιευτικὰ μὲ δεξαμενὴν ζωντανῶν ἰχθύων.	F =	0,60

Αἱ τιμαὶ τοῦ συντελεστοῦ F δύνανται νὰ μεταβάλλωνται ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ὁσάκις προκύπτουν νέα στοιχεῖα ἀπὸ ἐκτελεσθησομένας μετρήσεις ἐπὶ ὡρισμένας κατηγορίας πλοίων ὡς καὶ ὡρισμένου τρόπου φορτώσεως.

7. Ἡ ἀρχικὴ εὐστάθεια δύναται ἐπίσης νὰ προσδιορισθῆ μὲ γραφικὸν τρόπον καὶ χρῆσιν τοῦ συνημμένου νομογραφήματος ὡς ἑξῆς:

α) Αἱ τιμαὶ τῶν B καὶ F σημειοῦται εἰς τὰς ἀντιστοίχους κλίμακας καὶ τὰ σημεῖα συνδέονται διὰ μιᾶς εὐθείας γραμμῆς (1). Αὐτὴ ἡ εὐθεῖα γραμμὴ τέμνει τὴν κατακόρυφον γραμμὴν ΜΜ εἰς τὸ σημεῖον Μ.

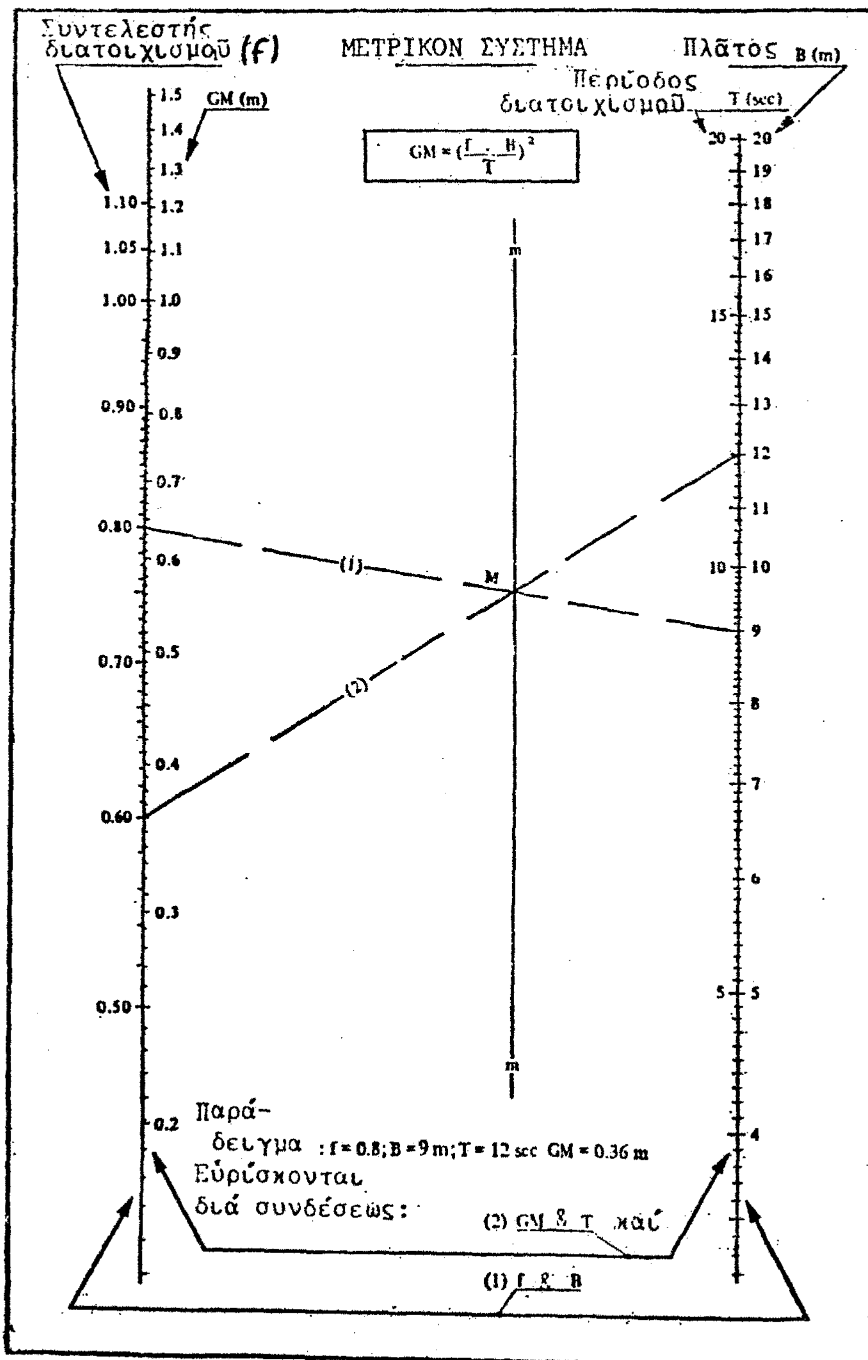
β) Φέρεται μία δευτέρα εὐθεία γραμμὴ (2) ἡ ὁποία ἑνώνει τὸ σημεῖον Μ καὶ τὸ σημεῖον τῆς κλίμακος περιόδου διατοιχισμοῦ τὸ ὁποῖον ἀντιστοιχ εῖεἰς τὸν μετρηθέντα χρόνον T

καὶ ἡ ὁποία τέμνει τὴν κλίμακα διὰ τὸ GM εἰς τὴν αἰτουμένην τιμήν.

Περιορισμοὶ εἰς τὴν χρῆσιν τῆς παρούσης μεθόδου:

8. Ἐπειδὴ εἰς χαμηλὰς τιμὰς τοῦ GMo π.χ. τῆς τάξεως τῶν 0,20 Μ ἢ μικρότερον ἡ ἀκρίβεια τῆς μεθόδου εἶναι μειωμένη, διὰ τὸν λόγον τοῦτον, ὡς κριτήριον ἱκανοποιητικῆς εὐσταθείας εἶναι, τὸ ἐλάχιστον μετακεντρικὸν ὕψος εἰς τὴν κατάστασιν ἀπόπλου τοῦ πλοίου νὰ ἔχῃ τιμὴν τουλάχιστον 0,30 μέτρα.

9. Ἡ δοκιμὴ εὐσταθείας διὰ μετρήσεως τοῦ χρόνου διατοιχισμοῦ, θὰ ἐκτελῆται πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου, παρουσίᾳ ἐκπροσώπου τῆς Ε.Ε.Π., ἢ ΤΚΕΕΠ ἢ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς, ὁ ὁποῖος καὶ θὰ συντάσσῃ σχετικὴ ἔκθεση. Ἀντίγραφον τῆς ἐκθέσεως θὰ παραδίδεται εἰς τὸν Πλοίαρχον.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ'.

Συνιστώμεναι Διαστάσεις θυρίδων έκροής άλιευτικών πλοίων.

1. Αί ακόλουθοι ελάχισται επιφάνειαι συνιστώνται διά νέα άλιευτικά πλοία έχοντα κατάστρωμα καθ' όλον τό μήκος των τά όποια προβλέπεται νά λειτουργοΰν εις άντοικτάς θαλάσσας μέ δυσμενείς καιρικάς συνθήκας.

2. Εις πλοία όπου τά δύφρακτα εις τά έκτεθειμένα τμήματα του άνωτέρω καταστρώματος σχηματίζουν κοιλότητας, ή ελαχίστη επιφάνεια των θυρίδων έκροής (Α) εις έκάστην πλευράν τοΰ πλοίου δι' έκάστην κοιλότητα του άνωτέρω καταστρώματος δίδεται άπό τάς άκολούθους σχέσεις :

"Οταν τό μήκος του δρυφράκτου (l) εις την κοιλότητα είναι 20 μέτρα ή μικρότερον.

Α = 0,7+0,035 l τετραγωνικά μέτρα

"Οταν τό l υπερβαίνει τά 20 μέτρα

Α = 0,07 l τετραγωνικά μέτρα.

Τό μήκος l εις ουδεμίαν περίπτωσιν λαμβάνεται μεγαλύτερον τοΰ 0,7 l.

"Αν τό δρύφρακτον έχει μέσον ύψος μεγαλύτερον άπό 1,2 μέτρα ή άπαιτουμένη επιφάνεια πρέπει ν' αύξηθή κατά 0,004 τετρ. μέτρα άνά μέτρον μήκους της κοιλότητος δι' έκαστον 0,1 τοΰ μέτρου διαφοράν εις ύψος. "Αν τό δρύφρακτον έχη μέσον ύψος μικρότερον άπό 0,9 μέτρα, ή άπαιτουμένη επιφάνεια δύναται νά μειοΰται κατά 0,004 τετρ. μέτρα άνά μέτρον μήκους της κοιλότητος δι' έκαστον 0,1 τοΰ μέτρου διαφοράν, εις ύψος.

3. Αί θυρίδαι έκροής πρέπει νά είναι διατεταγμέναι κατά τοιοΰτον τρόπον κατά μήκος τοΰ πλοίου ώστε ή έκροή των υδάτων άπό τό κατάστρωμα νά είναι ταχυτάτη και αποτελεσματική. Αί κατώταται άκμαί των θυρίδων πρέπει νά είναι όσον τό δυνατόν πλησιέστερα προς τό κατάστρωμα.

4. 'Εξαρτήματα ασφαλίσεως των θυρίδων έκροής εις την κλειστήν θέσιν πρέπει γενικώς νά θεωρούνται ώς επικίνδυνα.

5. Ή Ε.Ε.Π. δύναται νά έπιτρέψη τροποποιήσεις των άνωτέρω άναφερομένων τιμών εις περιπτώσεις όπου έχει άποδειχθή άπό την έμπειρίαν ότι τοιαΰται τροποποιήσεις δικαιολογούνται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε'.

Συστάσεις διά εξωτερικά στόμια κυτών και κατώφλια θυρών άλιευτικών πλοίων.

1. Αί άπαιτήσεις διά τά ύψη των στομίων κυτών και των κατωφλίων θυρών έχουν ώς κάτωθι :

α) Εις τά άνώτερα καταστρώματα πρέπει νά είναι τουλάχιστον 600 ΜΜ. 'Εν τούτοις εις περιοχάς τοΰ άνωτέρω καταστρώματος αί όποΐαι προστατεύονται άπό την πλήρη δύναμιν της θαλάσσης (μέ έξαίρεσιν των θυρών άμέσου προσπελάσεως εις τά μηχανοστάσια), τά ύψη αυτά δύνανται νά μειωθοΰν εις 400 ΜΜ.

β) Εις καταστρώματα υπερκατασκευών πρέπει νά είναι τουλάχιστον 300 ΜΜ. 'Εν τούτοις, εις περιοχάς τοΰ καταστρώματος υπερκατασκευής αί όποΐαι προστατεύονται άπό την πλήρη δύναμιν της θαλάσσης, (μέ έξαίρεσιν των θυρών άμέσου προσπελάσεως εις τά μηχανοστάσια), τά ύψη αυτά δύνανται νά μειωθοΰν εις 150 ΜΜ.

γ) 'Επιτρέπεται ή ύπαρξις ενός περιορισμένου άριθμοΰ μικρών υδατοστεγών άνοιγμάτων εις τά άνώτερα καταστρώματα και υδατοστεγή στόμια των καταστρωμάτων.

2. Αί άνωτέρω απαιτήσεις εφαρμόζονται εις όλα τά φέροντα συνεχές κατάστρωμα άλιευτικά πλοία μήκους άνωτέρου των 18 μέτρων τά όποια εκτελούν πλόας κατά την διάρκειαν των όποιων άπομακρύνονται πλέον 15 ναυτικών μιλίων άπό λιμένα ή όρμον καταφυγής και πλέουν εις περιοχάς όπου ή έντασις τοΰ άνέμου δυνατόν νά άνέλθη εις 7 BEAUFORT, ή μεγαλυτέραν.

3. Διά πλοία μήκους μικροτέρου των 18 μέτρων εκτελούντα πλόας εκτάσεως μέχρι 15 ναυτικών μιλίων άπό λιμένα ή όρμον καταφυγής ή πλέοντα εις περιοχάς όπου ή ένστασις τοΰ άνέμου σπανίως άνέρχεται εις 7 BEAUFORT, οί άνωτέρω άπαιτήσεις πρέπει νά εφαρμόζωνται κατά τό δυνατόν.

"Αρθρον Δεύτερον.

1. Ή ισχύς τοΰ παρόντος Κανονισμού άρχεται άπό της δημοσιεύσεώς του εις την 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. 'Από της ενάρξεως ισχύος τοΰ παρόντος καταργεΐται τό Β.Δ/γμα 408/1961 «περί εγκρίσεως Κανονισμού δοκιμών ευσταθείας επιβατηγών και φορτηγών πλοίων» (ΦΕΚ 102 Α'/26.6.1961).

Εις τον επί της 'Εμπορικής Ναυτιλίας 'Υπουργόν άνατίθεμεν την δημοσίευσιν και έκτέλεσιν τοΰ παρόντος.

'Εν 'Αθήναις τη 11 Νοεμβρίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΓΙΩΤΑΣ

Η ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Ἡ ἐτήσια συνδρομὴ τῆς Ἐφημερίδας τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν φύλλων της ποὺ πωλοῦνται τμηματικὰ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, καθορίσθηκαν ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1981 ὡς ἀκολούθως:

Α' ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

1. Γιὰ τὸ Τεῦχος Α'	Δραχ.	1.500
2. » » » Β'	»	3.000
3. » » » Γ'	»	1.000
4. » » » Δ'	»	2.500
5. » » » Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λπ.	»	1.000
6. » » » Ἀν. Εἰδ. Δικαστηρίου	»	200
7. » » » Παράρτημα	»	600
8. » » » Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν κ.λπ.	»	7.000
9. » » Δελτίο Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	600
10. Γιὰ ὅλα τὰ τεύχη καὶ τὸ Δ.Ε.Β.Ι.	»	15.000

Οἱ Δῆμοι καὶ οἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουν τὸ 1/2 τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογοῦν τὰ ἑξῆς ποσά:

1. Γιὰ τὸ Τεῦχος Α'	Δραχ.	75
2. » » » Β'	»	150
3. » » » Γ'	»	50
4. » » » Δ'	»	125
5. » » » Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λπ.	»	50
6. » » » Ἀν. Εἰδ. Δικαστηρίου	»	10
7. » » » Παράρτημα	»	30
8. » » » Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν κ.λπ.	»	350
9. » » Δελτίο Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας	»	30
10. Γιὰ ὅλα τὰ τεύχη	»	750

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἡ τιμὴ πωλήσεως κάθε φύλλου, μέχρις 8 σελ., εἶναι 7 δρχ., ἀπὸ 9 ὡς 24 σελ. 14 δρχ., ἀπὸ 25 ὡς 48 σελ. 20 δρχ., ἀπὸ 49 ὡς 80 σελ. 40 δρχ., ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἄνω ἡ τιμὴ πωλήσεως κάθε φύλλου προσαυξάνεται κατὰ 40 δρχ. ἀνὰ 80 σελίδες.

Γ'. ΤΙΜΗ ΦΩΤΟΑΝΤΙΓΡΑΦΩΝ

Ἡ τιμὴ διαθέσεως στὸ κοινὸ τῶν ἐκδιδομένων ἀπὸ τὸ Ἐθνικὸ Τυπογραφεῖο φωτοαντιγράφων τῶν διαφόρων φύλλων τῆς Ἐφημερίδας τῆς Κυβερνήσεως καθορίζεται σὲ τρεῖς (3) δραχμὲς κατὰ σελίδα.

Δ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

Ι. Στὸ τεῦχος Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης:

Α' Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν:

1. Τῶν καταστατικῶν	Δρχ.	18.000
2. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ συγχωνεύσεως ἀνωνύμων ἑταιρειῶν»	»	18.000
3. Τῶν κωδικοποιήσεων τῶν καταστατικῶν (ΦΕΚ 309/67, τ. Β')	»	9.000
4. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	5.000
5. Τῶν ἰσολογισμῶν κάθε χρήσεως	»	8.000
6. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων «περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν», τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΕΛΤΑ, μὲ τὶς ὁποῖες ἐγκρίνονται καὶ δημοσιεύονται οἱ κανονισμοὶ αὐτοῦ	»	7.000
7. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ ἐγκαταστάσεως ὑποκαταστήματος, διορισμοῦ γενικοῦ πράκτορος καὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἑταιρειῶν» καὶ τῶν ἀποφάσεων «περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν κατὰ τὸ ἄρθρο 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70»	»	4.000
8. Τῶν ἀνακοινώσεων γιὰ κάθε μεταβολὴ ποὺ γίνεται μὲ ἀπόφαση Γ.Σ. ἢ Δ.Σ., τῶν προσκλήσεων σὲ γενικὲς συνελεύσεις, τῶν κατὰ τὸ ἄρθρο 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, τῶν ἀνακοινώσεων, ποὺ προβλέπονται ἀπὸ τὸ ἄρθρο 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/1970 «περὶ Ἀλλοδαπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν», τῶν ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΕΛΤΑ, ποὺ ἀναφέρονται σὲ προσωρινὲς διατάξεις καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Ὑπ. Συγκοινωνιῶν διὰ τοὺς ΗΛΠΑΠ - ΗΣΑΠ - ΟΣΕ	»	2.000
9. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἑταιρειῶν	»	2.000
10. Τῶν ἀποφάσεων τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου «περὶ εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ χρηματιστήριον πρὸς διαπραγμάτευσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/1967»	Δρχ.	2.000
11. Τῶν ἀποφάσεων τῆς ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς «περὶ διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/67»	»	2.000
12. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν»	»	2.000

Β' Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης:

1. Τῶν καταστατικῶν	Δρχ.	2.000
2. Τῶν κωδικοποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	2.000
3. Τῶν ἰσολογισμῶν κάθε χρήσεως	»	2.500
4. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	2.000
5. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν (γιὰ κάθε συμβολαιογραφικὴ πράξη)	»	800
6. Τῶν ἀνακοινώσεων μὲ συμβολαιογραφικὴ πράξη	»	800
7. Τῶν ἀνακοινώσεων μὲ ἀπόφαση τῆς Γ.Σ.	»	600
8. Τῶν προσκλήσεων σὲ γενικὲς συνελεύσεις	»	600

Γ' Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων καὶ Φιλανθρωπικῶν Σωματείων:

1. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων «περὶ χορηγήσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων»	»	2.000
2. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν ἀνωτέρω Συνεταιρισμῶν, Ταμείων καὶ Σωματείων	»	2.500

Δ' Τῶν δικαστικῶν πράξεων: Δρχ. 800

ΙΙ. Στὸ Τέταρτο τεῦχος:

Τῶν δικαστικῶν πράξεων γιὰ παρακατάθεση ἀποζημιώσεως » 800

Ε'. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Οἱ συνδρομὲς τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται στὰ Δημόσια Ταμεῖα ἔναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, τὸ ὁποῖο φροντίζει ὁ ἐνδιαφερόμενος νὰ τὸ στείλει στὴ Γενικὴ Δ/νση τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Οἱ συνδρομὲς τοῦ ἐξωτερικοῦ εἶναι δυνατὸ νὰ στέλνονται καὶ σὲ ἀνάλογο συνάλλαγμα μὲ ἐπιταγὴ ἐπ' ὀνόματι τοῦ Διευθυντῆ τῶν Διοικητικῶν καὶ Οἰκονομικῶν Ὑποθέσεων τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων καταβάλλεται ὡς ἑξῆς:

α) στὴν Ἀθήνα: στὸ Ταμεῖο τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου),

β) στὶς ὑπόλοιπες πόλεις τοῦ Κράτους: στὰ Δημόσια Ταμεῖα καὶ ἀποδίδεται στὸ ΤΑΠΕΤ σύμφωνα μὲ τὶς 192378/3639/1947(RONEO 185) καὶ 178048/5321/31.7.65 (RONEO 139) ἐγκύκλιες διαταγὲς τοῦ Γ.Λ.Κ.,

γ) στὶς περιπτώσεις συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ: ὅταν ἡ ἀποστολή τους γίνεται μὲ ἐπιταγὲς μαζὶ μ' αὐτὲς στέλνεται καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστό.

Ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς
ΑΘΑΝ. ΠΑΝ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ